

12

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

Allg. Geschäftsbedingungen; BinnSchG § 58

Die Klausel in den Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen) eines Frachtführers, daß der Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter nach drei Monaten verjährt, ist unwirksam.

BGH, Urt. v. 24. September 1979 - II ZR 38/78

Schiffahrts-
gericht Duisburg
Ruhrort

Schiffahrtsober-
gericht Köln

12

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 38/78

URTEIL

Verkündet am

24. September 1979
Kaufmann
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der I. [REDACTED] Co. [REDACTED] of N. [REDACTED] A. [REDACTED] Aktiengesellschaft
in P. [REDACTED], Direktion für Deutschland, Re. [REDACTED]weg [REDACTED],
F. [REDACTED], vertreten durch ihren Hauptbevollmächtigten
für Deutschland, Herrn Ernst Harry S. [REDACTED], ebenda,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die S. [REDACTED]-M. [REDACTED] Transportgesellschaft mbH, D. [REDACTED]straße [REDACTED],
Du. [REDACTED], vertreten durch ihre Geschäftsführer
Jürgen He. [REDACTED] und Theodore K. [REDACTED], ebenda,
2. ...,
3. ...,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 24. September 1979
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin werden
das Teilurteil des Schiffahrtsgerichts
Duisburg-Ruhrort vom 8. Juli 1977 sowie
das Urteil des Schiffahrtsobergerichts
Köln vom 13. Januar 1978 aufgehoben.

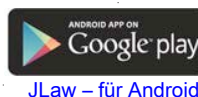
Die Beklagte zu 1 wird verurteilt, an
die Klägerin 74.554,20 DM nebst 4 % Zinsen
seit 14. April 1977 zu zahlen.

Die Beklagte zu 1 hat die Kosten der
Berufung und der Revision zu tragen. Die
Entscheidung über die Kosten des erst-
instanzlichen Verfahrens bleibt dem
Schlußurteil des Schiffahrtsgerichts
vorbehalten.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin hatte eine Ladung von ca. 820 t Petrolkoks gegen die Gefahren der Beförderung mit dem Schiff von Ro [REDACTED] nach Be [REDACTED] (Luxemburg) zu Gunsten der Empfängerin, der C. [REDACTED] Luxemburg S.A. (nachfolgend: C. [REDACTED]), versichert. In deren Auftrag hat die U [REDACTED] Speditions- und Transportgesellschaft mbH. (nachfolgend: U [REDACTED]) - als Spediteur - den Transport der Beklagten zu 1 übertragen. Die Beförderung ist - unter Zwischenschalten mehrerer Unterfrachtführer - mit dem MS "Ca [REDACTED]" der Beklagten zu 2 erfolgt. Schiffer dieses Fahrzeugs war der Beklagte zu 3.

MS "Ca [REDACTED]" ist während der Reise nach einer Kollision am 15. Oktober 1976 im Raum Duisburg gesunken. Dadurch ist die Ladung teilweise verloren gegangen oder durch Nässe beschädigt worden.

Die Klägerin nimmt - aus abgetretenem und übergegangenem Recht der U [REDACTED] sowie der C [REDACTED]. - die Beklagten auf Ersatz des Ladungsschadens in Anspruch. Sie hat behauptet, die Schotten von MS "Ca [REDACTED]" seien undicht gewesen, so daß nach der Kollision Wasser durch ein Leck im Achterschiff in den Maschinenraum und die Laderäume eindringen können und den Untergang des Schiffes verursacht habe. Die Klägerin hat - zuletzt - beantragt, die Beklagte zu 1 zur Zahlung von 74.554,20 DM nebst Zinsen zu verurteilen (gegen die Beklagten zu 2 hat sie im erstinstanzlichen Verfahren ein Versäumnisurteil erwirkt, während gegenüber dem Beklagten zu 3 das Verfahren ruht).

Die Beklagte zu 1 hält den gegen sie gerichteten Klageanspruch schon deshalb für unbegründet, weil er nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Schadensereignis im Klagewege geltend gemacht worden und damit nach § 21 Abs. 2 ihrer Konnossementsbedingungen (nachfolgend: KB) verjährt sei. Im übrigen hat sie bestritten, daß MS "Ca [REDACTED]" undichte Schotten gehabt habe.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Verjährungseinrede für durchgreifend erachtet und die Klage gegenüber der Beklagten zu 1 abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte zu 1 beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch gegen diese weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

Nach § 58 Abs. 1 BinnSchG haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. In dieser Richtung hat die Beklagte zu 1 nichts vorgetragen. Da sie außerdem die Höhe des von der Klägerin geltend gemachten Ladungsschadens nicht

substantiiert bestritten hat, ist der gegen sie gerichtete Schadensersatzanspruch in vollem Umfang begründet, sofern die Verjährungseinrede nicht durchgreift. Letzteres ist jedoch zu verneinen. Dabei kann (was zwischen der Klägerin und der Beklagten zu 1 streitig ist) offen bleiben, ob die KB der Beklagten zu 1 überhaupt gegenüber der U. oder im Verhältnis zur C. anwendbar sind. Denn auch wenn man diese Frage - wie die Vorinstanzen - bejaht, so kommt jedenfalls eine Anwendung von § 21 Abs. 2 KB nicht in Betracht, weil diese Bestimmung den nach § 58 Abs. 1 BinnSchG schadensersatzberechtigten Absender oder Empfänger entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligt.

Nach § 21 Abs. 2 KB "erlöschen alle Ansprüche gegen die Reederei nach drei Monaten, gerechnet vom Zeitpunkt des Schadensereignisses". Eine solche Klausel ist, wie der Senat bereits entschieden hat (vgl. BGHZ 71, 167, 169/170), unwirksam, soweit sie Ansprüche der Ladungsbeteiligten wegen Verlustes oder Beschädigung des Frachtgutes gegen den Frachtführer betrifft. Nun legen allerdings die Beklagte zu 1 und offenbar auch die Klägerin § 21 Abs. 2 KB dahin aus, daß die Ansprüche gegen die Reederei nach dem Ablauf von drei Monaten nicht erlöschen, sondern lediglich verjähren sollen. Ob eine solche Auslegung, die dem eindeutigen Wortlaut der Klausel widerspricht, möglich ist, erscheint zweifelhaft, bedarf aber keiner weiteren Prüfung. Denn es verstößt auch dann gegen § 242 BGB, wenn ein Frachtführer in seinen allgemeinen Geschäftsbedingungen (Verlade- und Transportbedingungen; Konnossementsbedingungen) festlegt, daß Schadensersatzansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung der Ladung bereits nach drei Monaten verjähren.

Insoweit hält der Senat an seiner gegenteiligen Ansicht (vgl. Urt. v. 21. 10. 71 - II ZR 159/69, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 37 = VersR 1972, 40 sowie das in der gleichen Sache ergangene 2. Revisionsurt. v. 28. 4. 77 - LM a.a.O. Nr. 79 = VersR 1977, 717) nicht fest.

Nach dem Gesetz beträgt die Verjährungsfrist für Ansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter ein Jahr (§ 26 BinnSchG, § 439 Satz 1, § 414 Abs. 1 HGB). Diese Regelung, die auf Grund der angezogenen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches in gleicher Weise für den Landfrachtführer gilt (vgl. außerdem § 901 Nr. 4 HGB, wonach die Forderungen gegen den Seeverfrachter aus Frachtverträgen sowie aus Konnossementen ebenfalls in einem Jahr verjähren), ist allerdings nicht zwingend. Die Frist kann daher abgekürzt werden (§ 225 BGB). Das kann auch durch eine entsprechende Klausel in den allgemeinen Geschäftsbedingungen des Frachtführers geschehen. Jedoch darf diese den Frachtführer nicht einseitig und übermäßig zum Nachteil eines geschädigten Ladungsbeteiligten bevorzugen. Gewiß hat jeder Frachtführer schon wegen der im allgemeinen von ihm in nicht geringer Zahl getätigten Frachtgeschäfte ein aner kennenswertes Interesse daran, nicht erst nach einem längeren Zeitraum mit einem Schadensersatzprozeß wegen Verlustes oder Beschädigung des Frachtgutes überzogen zu werden, zumal dann die Aufklärung des Schadensvorgangs oftmals nur noch schwer oder überhaupt nicht mehr möglich und damit der ihm nach § 58 Abs. 1 BinnSchG (vgl. auch § 429 Abs. 1 sowie § 606 Satz 2 HGB) obliegende Entlastungsbeweis vielfach nicht mehr zu führen ist. Dem steht aber, was offenbar

den Gesetzgeber zu der einjährigen Frist bewogen hat, gleichwertig das berechtigte Anliegen eines geschädigten Ladungsbeteiligten gegenüber, vor einer Klageerhebung mit Sorgfalt und in Ruhe die Sach- und Rechtslage prüfen und seine EntschlieÙung treffen zu können und nicht zu einem voreiligen ProzeÙbeginn gezwungen zu sein. Dieses Anliegen wird in unvertretbarer und mit dem gesetzlichen Regelungsgehalt unvereinbarer Weise mißachtet, wenn für den Schadensersatzanspruch eines Ladungsbeteiligten die Verjährungsfrist auf lediglich drei Monate verkürzt wird. Es liegt auf der Hand, daß eine derart knapp bemessene Zeitspanne oft nicht ausreicht, um die Sach- und Rechtslage genügend überschauen und danach die Aussichten eines Rechtsstreits beurteilen zu können, zumal das alles regelmäßig mit dem jeweiligen Transportversicherer abzuklären ist. Hinzu kommt, daß das nicht seltene Zwischenschalten von Unterfrachtführern, die den Ladungsbeteiligten zunächst oft nicht bekannt sind, die Beantwortung der Frage überaus schwierig machen kann, wen der Geschädigte verklagen soll. Diese Punkte hat das Berufungsgericht nicht oder nur unzulänglich berücksichtigt und deshalb zu Unrecht die Verkürzung der Verjährungsfrist auf drei Monate in § 21 Abs. 2 KB, soweit sie die Ansprüche aus § 58 Abs. 1 BinnSchG betrifft, für zulässig angesehen. Unerheblich ist in diesem Zusammenhang der Gedanke des Berufungsgerichts, daß "den Verjährungsfolgen mittels eines befristeten pactum de non petendo begegnet werden könne", da die Schadensersatzpflichtigen (Hauptfrachtführer, Unterfrachtführer, Schiffseigner, Schiffsführer) nicht gezwungen werden können, eine derartige Vereinbarung mit dem Geschädigten

zu treffen. Ferner ist unwesentlich, daß sich, wie das Berufungsgericht außerdem meint, das "Schiffahrtsgewerbe schon weitgehend auf die Dreimonatsfrist verständigt hat". Abgesehen davon, daß sich eine solche "Verständigung" nicht schon aus den wenigen, von der Beklagten zu 1 vorgelegten Konnossements-, Übernahme- oder Verlade- und Transportbedingungen anderer Frachtführer entnehmen läßt, gibt sie zur Ansicht der Verladerseite nichts her. Bemerkenswert scheint insoweit hingegen, daß man bei der Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen zum 1. Oktober 1978 die bis dahin geltende Verkürzung der ebenfalls einjährigen Verjährungsfrist (§ 414 Abs. 1 HGB) auf sechs Monate geändert und die Frist nunmehr auf acht Monate festgelegt hat. Im übrigen kann eine Klausel, die den Vertragspartner des Verwenders unangemessen benachteiligt, nicht deshalb für wirksam erachtet werden, weil sie auch von Mitbewerbern des Verwenders benutzt oder jedenfalls gebilligt wird. Zudem ist dem Senat bekannt, daß eine bedeutende Anzahl bekannter Binnenschiffsreedereien in ihren Geschäftsbedingungen die Verjährungsfrist nicht auf drei, sondern nur auf sechs Monate verkürzt haben.

Nach alledem greift die Verjährungseinrede der
Beklagten zu 1 nicht durch.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh